

m²

SUPLEMENTO DE VIVIENDA
DE **PAGINA/12** AÑO 2 - N°91
SABADO 28 DE OCTUBRE DE 2000

■ **Informe**

Urbanización en América latina y el Caribe, de la Cepal

■ **La ciudad**

La postergación del área metropolitana Buenos Aires-La Plata

DISCUSION A DOS ORILLAS

Aunque oficialmente ya está definida la traza que parte de Punta Lara para el puente Buenos Aires-Colonia, la falta de aprobación parlamentaria da lugar a un debate abierto de quienes respaldan otras alternativas.

m² Por P. C. Sonderéguer*

Hace unos días se difundió la noticia de una nueva postergación en el proceso de concesión de la terminal multipropósito del Puerto de La Plata, al no cumplir ninguna de las empresas presentadas con los requisitos exigidos. En la próxima licitación, nuevos pliegos intentarán resolver estas dificultades. Ahora bien: ¿es ésta una cuestión propia de la terminal proyectada o este episodio debe verse como uno más en la serie de dificultades seculares experimentadas por la ciudad bonaerense en su inserción territorial? En otros términos: las características de un escenario en fuerte proceso de transformación, ¿no son, al mismo tiempo, la oportunidad para iniciar la integración de un sistema portuario regional (Zárate-Buenos Aires-La Plata)? ¿Es caso viable hoy una política de desarrollo local que no contemple un análisis regional y una evaluación histórica del modo de conformación territorial del sistema Buenos Aires-La Plata?

Las vicisitudes del proyecto de expansión del Puerto y Zona Franca de La Plata forman parte de una cuestión territorial más amplia, que el crecimiento urbano y los nuevos escenarios económicos ponen en evidencia. Una construcción iniciada con la federalización de la ciudad de Buenos Aires y caracterizada por dos hechos mayores, de muy fuertes consecuencias en el largo plazo: la ruptura de la unidad de la Cuenca del Riachuelo (al ser tomado en 1880 el cauce del río como límite jurisdiccional, en una decisión que si bien resolvía la cuestión de la Capital, abandonaba el movimiento iniciado en 1852 con la constitución del Gran Partido de Barracas al Sur, hoy Avellaneda, Quilmes, Lanús, Lomas de Zamora, Adrogué) y la creación de un puerto competitivo con el de Buenos Aires. Una construcción directamente ligada a la coyuntura política de fines del

siglo XIX, que distorsiona el territorio y disipa fuerzas en lugar de potenciarlas.

Un sistema urbano que hoy aparece desarticulado por una división jurídica contraria a la lógica emanada de su conformación natural, situación que favorece un desarrollo a muy distintas velocidades, permite la profundización de las desigualdades y, por esa vía, prepara una creciente insustentabilidad.

Así, una mirada sobre el sur metropolitano muestra la emergencia de una oportunidad histórica: la del desarrollo de las condiciones endógenas (naturales, culturales, económicas) de la

Cuenca del Riachuelo-Matanza para conformar una pieza clave de la construcción territorial metropolitana, un dispositivo capaz de reconstruir la correspondencia entre los condicionantes naturales, históricos, jurídicos y microproducidos del área, incorporando dos elementos unificadores en la elaboración del proyecto: el manejo de los flujos de transporte (por agua, tierra y aire) y el control y saneamiento de la contaminación ambiental. Elementos insoslayables en la configuración de una estrategia de desarrollo sustentable a largo plazo.

Esto lleva a una identificación del sur metropolitano en su especificidad geográfica, económica e institucional, y establece prioridades de intervención: en el ámbito jurisdiccional, impulsando y fortaleciendo instituciones que desarrollen la especificidad de la Cuenca del Riachuelo-Matanza y las ventajas de su articulación con el sistema Buenos Aires-La Plata y en el reconocimiento del papel de los actores motorizadores del cambio territorial: empresas, instituciones del Estado, organizaciones intermedias.

*Arquitecto. Director de la carrera de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.



El área metropolitana Buenos Aires-La Plata

EL DEBATE EN TORNO AL PUENTE

Sueños y pe

m² Por Liliana Sánchez

Desde hace dos años está pendiente de aprobación por el Parlamento argentino el Tratado Internacional que daría curso a la construcción del puente Punta Lara-Colonia. Desde algunos sectores, públicos y privados, insisten en la necesidad de contar con esta unión vial fija sobre el Río de la Plata para ampliar la comunicación con el Mercosur y revitalizar actividades y servicios adicionales en la zona local de referencia. Mientras tanto, otras voces se alzan en contra por considerar inconveniente la traza seleccionada y provocar un daño ambiental irreparable.

El recorrido del puente cubriría 42 kilómetros, de costa a costa, con una cabecera en Punta Lara, paralela a la ex Ruta Provincial 19, y la otra en Punta de los Patos, 7 kilómetros al Este de Colonia de Sacramento, en Uruguay. El anteproyecto define la obra en sí como un complejo de viaductos y puentes. Contaría con un puente principal, que pasaría por encima del canal de navegación de entrada al puerto de Buenos Aires, y en este tramo los pilares o columnas alcanzarían la altura máxima de 65/68 metros, y un diámetro de 1,70 m. Se completaría con otros 4 puentes secundarios y un viaducto de enlace más cercanos a las costas con medidas

Casi no hay divergencia

a la interconexión del

centra en su traza más

no hay acuerdo en la d

en Punta Lara. Detrás

proyectos aparece el in

polo de atracción y des

donde se ubique el con

un puente entre éste y Colonia, y lo mismo ocurre en Entre Ríos con la alternativa entre Villa Paranacito y Nueva Palmira (Uruguay), absorbiendo el tráfico que ya hoy utiliza el complejo Zárate-Brazo Largo.

Sin embargo, los estudios de factibilidad técnica, financiera, legal, ambiental y económica, a cargo de la consultora internacional Louis Berger, luego de analizar 5 trazas posibles (entre las que se incluían 2 por el Delta), determinaron que la más apropiada es Punta Lara-Colonia. "Este es el puente que nosotros necesitamos para nuestras mercaderías de la zona sur del país, de las provincias patagónicas, y de la provincia de Buenos Aires, y queremos que tenga el mejor trazado y no tener que ir hasta el Norte", dice el Ing. Guillermo Peralta, subsecretario de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires.

Otro de los rubros estudiados por la consultora, que contó con apoyo crediticio y supervisión del Banco Mundial, fue el tráfico de pasajeros entre ambas orillas. Este creció en los últimos 20 años a un ritmo anual de 6 por ciento, entonces proyectan 14 mil viajes de pasajeros por día (3 mil vehículos entre ómnibus y autos) que utilizarán el puente durante el primer año de operación (estimado el 2003). Estos datos, sumados a la competencia que ofrecerá el sistema de transporte fluvial (ferry), fueron tomados para calcular la rentabilidad que tendría el puente, y también los valores de los peajes, que para el caso de un auto

■ **Entusiasmo:**
■ *Quienes se entusiasman con la traza Punta Lara-Colonia solo ven perspectivas optimistas, aunque reconozcan que un puente, por sí sólo, no genera movimiento.*

inferiores. El costo total aproximado de la obra sería de 831 millones de dólares.

La posibilidad de conectarse con Uruguay a través de un puente genera, entre otras, la expectativa de incrementar el intercambio comercial y por eso resulta una propuesta muy atractiva para las comunidades de distintos lugares. Tanto es así que los productores del Delta reiteran las ventajas que ofrecería

Trayko

NUEVA LINEA 2000

Amplia variedad de comedores contemporáneos. Venta con tarjetas.

Fábrica, exposición y ventas:
Moctezuma 1358/68
(alt. Seguro 1300)
(1407) Bs.As. - Argentina
Tel./fax: 4566-8605 / 4567-3449

ALFOMBRAMIENTOS LAVALLE

Bouclé oferta Alto tránsito **\$ 6,50 m²**

Bouclé oferta Alto tránsito **\$ 8,90 m²**

Pelo cortado oferta **\$ 12,90 m²**

Colocado todo incluido

Presupuesto sin cargo
Capital y provincia

Colocación
domingos y feriados
Envíos al interior

Lavalle 2902 4864-5705
Capital Federal

Iluminación
TOQUEDELUZ.COM.AR

Asesoramiento gratuito - proyectos

Tel-fax: 4488-1457
e-mail: longas@toquedeluz.com.ar

Bibliotecas

Carpintería de Madera a Medida
MADERA NORUEGA & COMPANY
Camargo 940 (1414) Capital
Tel/Fax 4855-7161

Por publicidad en esta sección

Departamento de publicidad de Página/12

4342-6000

m² Por P. C. Sonderégur

Hace unos días se difundió la noticia de una nueva postergación en el proceso de concesión de la terminal multipropósito del Puerto de La Plata, al no cumplir ninguna de las empresas presentadas con los requisitos exigidos. En la próxima licitación, nuevos pliegos intentarán resolver estas dificultades. Ahora bien: ¿es ésta una cuestión propia de la terminal proyectada o este episodio debe verse como uno más en la serie de dificultades seculares experimentadas por la ciudad bonaerense en su inserción territorial? En otros términos: las características de un escenario en fuerte proceso de transformación, ¿no son, al mismo tiempo, la oportunidad para iniciar la integración de un sistema portuario regional (Zárate-Buenos Aires-La Plata)? ¿Es caso viable hoy una política de desarrollo local que no contemple un análisis regional y una evaluación histórica del modo de conformación territorial del sistema Buenos Aires-La Plata?

Las vicisitudes del proyecto de expansión del Puerto y Zona Franca de La Plata forman parte de una cuestión territorial más amplia, que el crecimiento urbano y los nuevos escenarios económicos ponen en evidencia. Una construcción iniciada con la federalización de la ciudad de Buenos Aires y caracterizada por dos hechos mayores, de muy fuertes consecuencias en el largo plazo: la ruptura de la unidad de la Cuenca del Riachuelo (al ser tomado en 1880 el cauce del río como límite jurisdiccional, en una decisión que si bien resolvía la cuestión de la Capital, abandonaba el movimiento iniciado en 1852 con la constitución del Gran Partido de Barracas al Sur, hoy Avellaneda, Quilmes, Lanús, Lomas de Zamora, Adrogué) y la creación de un puerto competitivo con el de Buenos Aires. Una construcción directamente ligada a la coyuntura política de fines del

siglo XIX, que distorsiona el territorio y disipa fuerzas en lugar de potenciarlas.

Un sistema urbano que hoy aparece desarticulado por una división jurídica contraria a la lógica emanada de su conformación natural, situación que favorece un desarrollo a muy distintas velocidades, permite la profundización de las desigualdades y, por esa vía, prepara una creciente insustentabilidad.

Así, una mirada sobre el sur metropolitano muestra la emergencia de una oportunidad histórica: la del desarrollo de las condiciones endógenas (naturales, culturales, económicas) de la Cuenca del Riachuelo-Matanza para conformar una pieza clave de la construcción territorial metropolitana, un dispositivo capaz de reconstruir la correspondencia entre los condicionantes naturales, históricos, jurídicos y económicos productivos del área, incorporando dos elementos diferenciadores en la elaboración del proyecto: el manejo de los flujos de transporte (por agua, tierra y aire) y el control y saneamiento de la contaminación ambiental. Elementos insoslayables en la configuración de una estrategia de desarrollo sustentable a largo plazo.

Esto lleva a una identificación del sur metropolitano en su especificidad geográfica, económica e institucional, y establece prioridades de intervención: en el ámbito jurisdiccional, impulsando y fortaleciendo instituciones que desarrollen la especificidad de la Cuenca del Riachuelo-Matanza y las ventajas de su articulación con el sistema Buenos Aires-La Plata y en el reconocimiento del papel de los actores motorizadores del cambio territorial: empresas, instituciones del Estado, organizaciones intermedias.

*Arquitecto. Director de la carrera de Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.



El área metropolitana Buenos Aires-La Plata

EL DEBATE EN TORNO AL PUENTE BUENOS AIRES-COLONIA

Sueños y pesadillas

m² Por Liliana Sánchez

Desde hace dos años está pendiente de aprobación por el Parlamento argentino el Tratado Internacional que daría curso a la construcción del puente Punta Lara-Colonia. Desde algunos sectores, públicos y privados, insisten con la necesidad de contar con esta unión vial fija sobre el Río de la Plata para ampliar la comunicación con el Mercosur y revitalizar actividades y servicios adicionales en la zona local de referencia. Mientras tanto, otras voces se alzan en contra por considerar inconveniente la traza seleccionada y provocar un daño ambiental irreparable.

El recorrido del puente cubriría 42 kilómetros, de costa a costa, con una cabecera en Punta Lara, paralela a la ex Ruta Provincial 19, y la otra en Punta de los Patos, 7 kilómetros al Este de Colonia de Sacramento, en Uruguay. El anteproyecto define la obra en sí como un complejo de viaductos y puentes. Contaría con un puente principal, que pasaría por encima del canal de navegación de entrada al puerto de Buenos Aires, y en este tramo los pilares o columnas alcanzarían la altura máxima de 65/68 metros, y un diámetro de 1,70 m. Se completaría con otros 4 puentes secundarios y un viaducto de enlace más cercanos a las costas con medidas

sería de 60 pesos, y un camión de 5 ejes pagará 225 pesos. Los resultados proyectados son positivos para el concesionario privado que eventualmente gane la licitación, y que tendrá a su cargo no sólo el diseño, construcción, operación y mantenimiento del puente sino también los accesos viales y los pasos fronterizos con todos los edificios e instalaciones de seguridad y auxilio que éstos demanden. El otro punto fuerte de atracción que tiene cualquier obra es la generación de puestos de trabajo, y que en este caso llegarían a 4 mil empleos directos durante la etapa de construcción. Y luego quedarían los que generen las actividades y servicios adicionales, como negocios para compras libres de impuestos (free shops), restaurantes o estaciones de servicio que se instalen en la zona.

Entusiasmo:

Quienes se entusiasman con la traza Punta Lara-Colonia solo ven perspectivas optimistas, aunque reconozcan que un puente, por sí sólo, no genera movimiento.

inferiores. El costo total aproximado de la obra sería de 831 millones de dólares.

La posibilidad de conectarse con Uruguay a través de un puente genera, entre otras, la expectativa de incrementar el intercambio comercial y por eso resulta una propuesta muy atractiva para las comunidades de distintos lugares. Tanto es así que los productores del Delta reiteran las ventajas que ofrecería

Casi no hay divergencias en torno a su aporte

a la interconexión del Mercosur. El debate se

centra en su traza más conveniente, ya que

no hay acuerdo en la definida, con cabecera

en Punta Lara. Detrás de los diferentes

proyectos aparece el interés por generar un

polo de atracción y desarrollo en el punto

donde se ubique el comienzo del puente.

un puente entre éste y Colonia, y lo mismo ocurre en Entre Ríos con la alternativa entre Villa Paranacito y Nueva Palmira (Uruguay), absorbiendo el tráfico que ya hoy utiliza el complejo Zárate-Brazo Largo.

Sin embargo, los estudios de factibilidad técnica, financiera, legal, ambiental y económica, a cargo de la consultora internacional Louis Berger, luego de analizar 5 trazas posibles (entre las que se incluían 2 por el Delta), determinaron que la más apropiada es Punta Lara-Colonia. "Este es el puente que nosotros necesitamos para nuestras mercaderías de la zona sur del país, de las provincias patagónicas, y de la provincia de Buenos Aires, y queremos que tenga el mejor trazado y no tener que ir hasta el Norte", dice el Ing. Guillermo Peralta, subsecretario de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires.

Otro de los rubros estudiados por la consultora, que contó con apoyo crediticio y supervisión del Banco Mundial, fue el tráfico de pasajeros entre ambas orillas. Este creció en los últimos 20 años a un ritmo anual de 6 por ciento, entonces proyectan 14 mil viajes de pasajeros por día (3 mil vehículos entre ómnibus y autos) que utilizarán el puente durante el primer año de operación (estimado el 2003). Estos datos, sumados a la competencia que ofrecerá el sistema de transporte fluvial (ferry), fueron tomados para calcular la rentabilidad que tendría el puente, y también los valores de los peajes, que para el caso de un auto

sería de 60 pesos, y un camión de 5 ejes pagará 225 pesos.

Quienes se entusiasman con la traza del puente Punta Lara-Colonia, y trabajan para lograr su ejecución, sólo incluyen perspectivas optimistas en sus análisis, aunque reconozcan que un puente, por sí sólo, no genera movimiento. "Tengo que pensar a futuro y con la esperanza, la ilusión y la fuerza de que todo esto mejor; entonces, en la medida en que tengamos cada vez más intercambio dentro del país y con el resto del Mercosur, todo lo que mejore el transporte nos da una ventaja competi-

Todo será mejor

tiva", asegura el Ing. Hector Michkin, asesor de la Comisión Binacional Puente Punta Lara-Colonia. Los que aparecen como detractores del puente no se manifiestan en contra de su construcción sino que están en desacuerdo con la traza elegida. Consideran que otra ubicación geográfica potenciaría el desarrollo de otros centros urbanos internos, y sus zonas de influencia que hoy se encuentran deprimidas. Al mismo tiempo que descomprimiría la sobrecarga de actividades y tráfico ya existente en el Área Metropolitana, contribuyendo a una mayor descentralización y equilibrio regional. Así planteado, lo visualizan como

Recorrido: El puente cubriría 42 kilómetros, de costa a costa, con una cabecera en Punta Lara y la otra en Punta de los Patos, 7 kilómetros al Este de Colonia.

teléfono: 4488-1457
e-mail: longas@toquedeluz.com.ar

Iluminación
TOQUEDELUZ.COM.AR

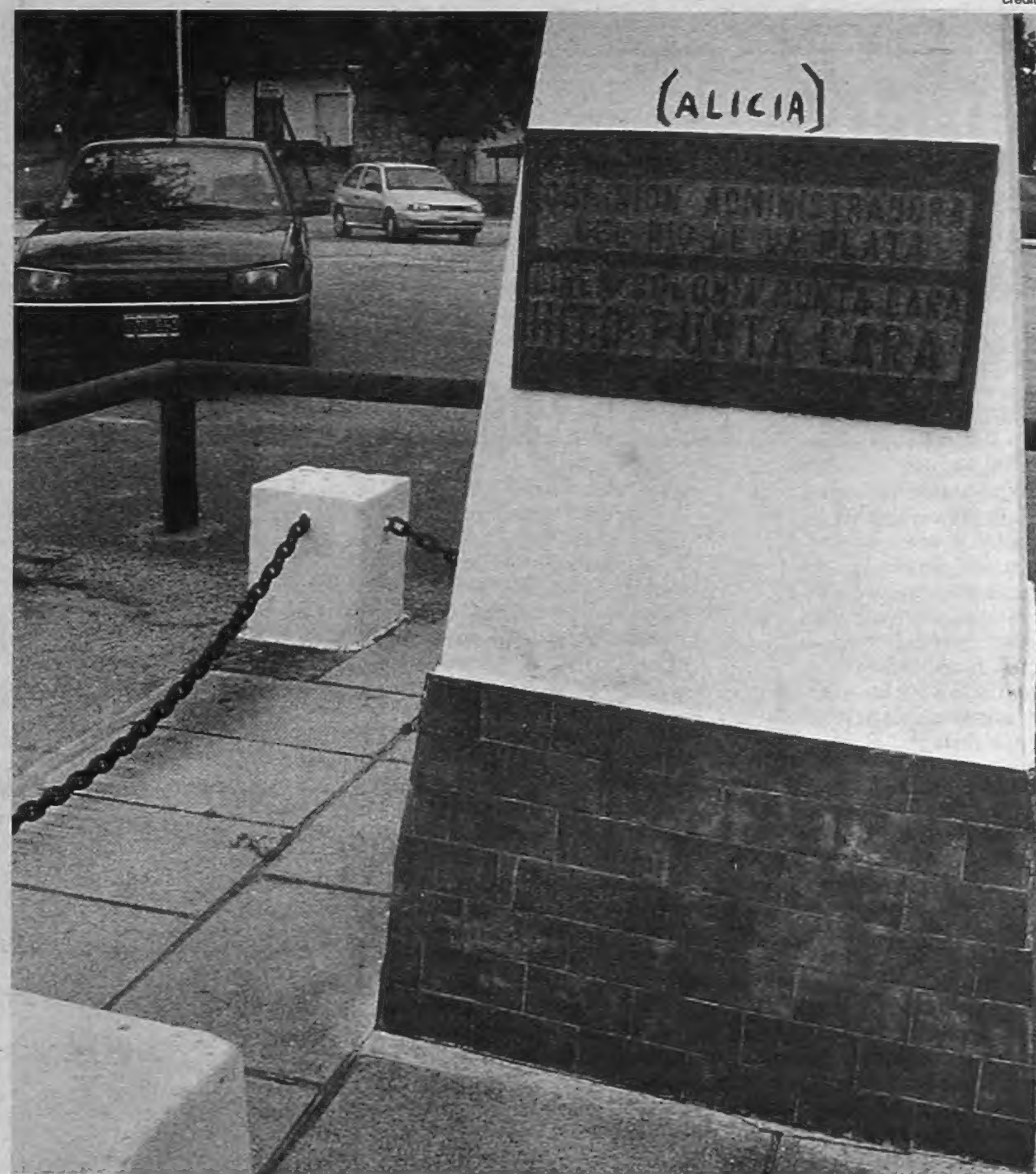
Asesoramiento gratuito - proyectos

Tel-fax: 4488-1457
e-mail: longas@toquedeluz.com.ar

Por publicidad en esta sección

Departamento de publicidad de Página/12

4342-6000



■ Hito Punta Lara, sobre la costa del Río de la Plata. Referencia del lugar donde comenzará el puente.

EXPECTATIVA POR OTRAS ALTERNATIVAS

Desde la otra orilla

m² Por L. S.

En la costa de enfrente también hay posiciones encontradas sobre la conveniencia o no de que el puente involucre a la ciudad de Colonia, o se haga más al norte con la posibilidad de dinamizar otras zonas más deprimidas de Uruguay. Una de las propuestas que manejan con bastante expectativa es la llamada Paralelo 33 o Corredor Bioceánico, que uniría Chile con Brasil, a través de la Argentina y Uruguay.

Arrancaría por el lado oeste, en Valparaíso, sobre el Pacífico (Chile), y enlazando vialmente en la Argentina las ciudades de Mendoza, San Luis, Río Cuarto, utilizaría el puente Rosario-Victoria (ejecutado en un 50 por ciento), y el que une, sobre el río Uruguay, a Concepción del Uruguay (Entre Ríos) con Paysandú (Uruguay), para luego extender su recorrido por el norte de Uruguay, hasta llegar a Río Grande, sobre el Atlántico, en Brasil.

"Cada vez que se hizo un puente generó una expectativa, como que ese iba a ser un gran polo de desarrollo y fue una sucesión de frustra-

ciones, pero si una sumatoria de deuda externa", recuerda la Arq. Dora Álvarez Bolón, de Amigos de Preservación Ambiental, de Uruguay. Y además se pregunta por los gastos que genera la Comisión Binacional puente Punta Lara-Colonia. "Es la promotora del puente, una propuesta que está desactivada, y sin embargo está ocasionando gastos sin conocerse qué es lo que están haciendo. Tendrían que difundir los destinos específicos de las partidas de fondos asignados cada año y para qué", concluye Álvarez Bolón.

NET12
CONEXION WEB SIN LIMITE
9,90
+ IVA
LLAMANOS
4342-7013

NET
MUEBLES
GODOY CRUZ 1740 4833-3901
Lun-Ven: 10.30 a 19.30 Sab: 10.30 a 17.00

Aqualine
SIMPLEMENTE AGUA PURA



Tener el mejor servicio es muy simple

- Servicio inmediato de venta y reposición.
- Botellones de 20 litros con exclusivo sistema antiderrame.
- Agua fría y caliente.
- Venta y distribución de insumos para la preparación de infusiones.

Nº1
CALIDAD, PRECIO Y SERVICIO

Porque Aqualine es la empresa líder en distribución de agua.

Solicite su Aqualine al:

4686-6600 / 6601 / 6602

Trayko
NUEVA LINEA 2000

Amplia variedad de comedores contemporáneos. Venta con tarjetas.

Fábrica, exposición y ventas:
Moctezuma 1358/68
(alt. Seguro 1300)
(1407) Bs.As. - Argentina
Tel./fax: 4566-8605 / 4567-3449

ALFOMBRAMIENTOS LAVALLE

Bouclé oferta Bouclé oferta
Alto tránsito Alto tránsito
\$6,50 m² \$8,90 m²

Pelo cortado oferta
\$12,90 m²

Colocado todo incluido

Presupuesto sin cargo
Capital y provincia

Colocación
domingos y feriados
Envíos al interior

Lavalle 2902 4864-5705
Capital Federal

Bibliotecas

Carpintería de Madera a Medida
MADERA NORUEGA & COMPANY
Carrasco 940 (1414) Capital
Tel/Fax 4855-7161

DE BUENOS AIRES-COLONIA

Desadillas

s en torno a su aporte
ercosur. El debate se
conveniente, ya que
finida, con cabecera
e los diferentes
erés por generar un
rrollo en el punto
lenzo del puente.

sería de 60 pesos, y un camión de 5
ejos pagará 225 pesos.

Los resultados proyectados son
positivos para el concesionario pri-
vado que eventualmente gane la li-
citación, y que tendrá a su cargo no
sólo el diseño, construcción, ope-
ración y mantenimiento del puen-
te sino también los accesos viales
y los pasos fronterizos con todos
los edificios e instalaciones de se-
guridad y auxilio que éstos deman-
den. El otro punto fuerte de atrac-
ción que tiene cualquier obra es la
generación de puestos de trabajo, y
qué en este caso llegarían a 4 mil
empleos directos durante la etapa
de construcción. Y luego quedarían
los que generen las actividades
y servicios adicionales, como ne-
gocios para compras libres de im-
puestos (free shops), restaurantes o
estaciones de servicio que se insta-
len en la zona.

Todo será mejor

Quienes se entusiasman con la
traza del puente Punta Lara-Colo-
nia, y trabajan para lograr su eje-
cución, sólo incluyen perspectivas
optimistas en sus análisis, aunque
reconozcan que un puente, por sí
sólo, no genera movimiento.
Tengo que pensar a futuro y con
esperanza, la ilusión y la fuer-
za de que todo esto mejore; enton-
ces, en la medida en que tengamos
cada vez más intercambio dentro
del país y con el resto del Merco-
sur, todo lo que mejore el trans-
porte nos da una ventaja competi-

**Recorrido: El puente
cubriría 42 kilómetros,
de costa a costa, con
una cabecera en Punta
Lara y la otra en Punta
de los Patos, 7
kilómetros al Este de
Colonia.**

iva", asegura el Ing. Hector Michi-
n, asesor de la Comisión Bina-
cional Puente Punta Lara-Colonia.
Los que aparecen como detrac-
tores del puente no se manifiestan
en contra de su construcción sino
que están en desacuerdo con la tra-
za elegida. Consideran que otra
ubicación geográfica potenciaría
el desarrollo de otros centros ur-
banos internos, y sus zonas de in-
fluencia que hoy se encuentran de-
primidas. Al mismo tiempo que
descomprimaría la sobrecarga de
actividades y tráfico ya existente
en el Área Metropolitana, con-
tribuyendo a una mayor descen-
tralización y equilibrio regional.
Así planteado, lo visualizan como

el corredor "Buenos Aires, Auto-
pista, Colonia".

Por otra parte, en la zona de Pun-
ta Lara se conserva la última mues-
tra de lo que fue el ecosistema ribe-
reño rioplatense; es una unidad bio-
lógica de 3 mil hectáreas, y que in-
cluye las tierras costeras del Parque
Pereyra Iraola. "El sitio concreto de
la cabecera (del puente) es justa-
mente la zona media de la unidad de
conservación Punta Lara, con lo
cual la partiría al medio y la subdivi-
diría en 2 subunidades que no re-
sultan funcionales. Si se hiciera (el
puente) en ese lugar, no valdría la
pena tener una reserva natural, pue-
de ser un parque público o una pla-
za, y daríamos por extinguido el se-
gundo ecosistema argentino, sería
la estocada final", prevé un vocero
de la Asociación Cooperadora de la
Reserva Natural de Punta Lara.

Resulta curioso que ni siquiera se
haya considerado la alternativa de
desplazar el sitio de cabecera del
puente 3 o 4 km al sur, hacia la ciu-
dad de Ensenada (extremo de la Dia-
gonal 74), con lo cual se evitaría cual-
quier daño a la Reserva Natural. Pro-
bablemente incidió el hecho de que
al ubicar la cabecera en el Parque Pe-
reyra Iraola, si bien se cercena otro
pedacito al parque, por tratarse de tie-
rras fiscales se ahorra toda erogación
en concepto de indemnización o ex-
propiación, que sí habría que pagar
si fueran terrenos de un particular.

EXPECTATIVA POR OTRAS ALTERNATIVAS

Desde la otra orilla

m² Por L. S.

En la costa de enfrente también
hay posiciones encontradas sobre la
conveniencia o no de que el puen-
te involucre a la ciudad de Colonia,
o se haga más al norte con la posi-
bilidad de dinamizar otras zonas
más deprimidas de Uruguay. Una
de las propuestas que manejan con
bastante expectativa es la llamada
Paralelo 33 o Corredor Bioceánico,
que uniría Chile con Brasil, a trav-
és de la Argentina y Uruguay.

Arrancaría por el lado oeste, en
Valparaíso, sobre el Pacífico (Chi-
le), y enlazando vialmente en la Ar-
gentina las ciudades de Mendoza,
San Luis, Río Cuarto, utilizaría el
puente Rosario-Victoria (ejecutado
en un 50 por ciento), y el que une,
sobre el río Uruguay, a Concepción
del Uruguay (Entre Ríos) con Pay-
sandú (Uruguay), para luego exten-
der su recorrido por el norte de Ur-
uguay, hasta llegar a Río Grande, so-
bre el Atlántico, en Brasil.

"Cada vez que se hizo un puente
generó una expectativa, como que
ése iba a ser un gran polo de desa-
rrollo y fue una sucesión de frustra-

ciones, pero sí una sumatoria de
deuda externa", recuerda la Arq.
Dora Alvarez Bolón, de Amigos de
Preservación Ambiental, de Ur-
uguay. Y además se pregunta por los
gastos que genera la Comisión Bi-
nacional puente Punta Lara-Colo-
nia. "Es la promotora del puente,
una propuesta que está desactiva-
da, y sin embargo está ocasionan-
do gastos sin conocerse qué es lo
que están haciendo. Tendrían que
difundir los destinos específicos de
las partidas de fondos asignados ca-
da año y para qué", concluye Alva-
rez Bolón.

NET12

CONEXION WEB
SIN LIMITE

9,90
+IVA

LLAMANOS
4342-7013

NET
MUEBLES

GODOY CRUZ 1740 4833-3901
lun/vie: 10.30 a 19.30 sab: 10.30 a 17.00

■ Hito Punta Lara, sobre la costa del Río de la Plata. Referencia del lugar donde comenzará el puente.

Aqualine®
SIMPLEMENTE AGUA PURA

Tener
el mejor servicio
es muy simple

- Servicio inmediato de venta y reposición.
- Botellones de 20 litros con exclusivo sistema antiderrame.
- Agua fría y caliente.
- Venta y distribución de insumos para la preparación de infusiones.

Nº1
CALIDAD, PRECIO y SERVICIO

Porque Aqualine es la empresa líder en distribución de agua.

Solicite su Aqualine al:
4686-6600 / 6601 / 6602

agua pura
CALIDAD
garantizada

CAL Y ARENA

Seminarios

Professional Success realizará el martes 7 de noviembre, de 8.30 a 14, dentro de programa de actividades previstas para el corriente año, un seminario referido a la Administración de Consorcios. Este evento cuenta con la dirección académica del Dr. Ricardo Sabor, quien expondrá junto a los Dres. Leopoldo Gurovich e Iván Lorenzo, y está dirigido a abogados, contadores y administradores. En la misma fecha, de 14.30 a 20, se realizará el seminario referido a los aspectos legales de la Responsabilidad de los Directores y Administradores en las Sociedades Comerciales.

Publicación

Con una tirada de 12 mil ejemplares, de distribución gratuita entre los matriculados, ya está en circulación el número dos de la revista *Desde La Curutchet*, editada por el Colegio de Arquitectos de la provincia de Buenos Aires. Como nota de tapa, *Desde La Curutchet* presenta un homenaje al ingeniero Eladio Dieste, fallecido recientemente, quien fuera en vida uno de los maestros de la arquitectura latinoamericana. En la sección dedicada a difundir las obras patrimoniales de la provincia, la revista ofrece una aproximación al edificio Terraza Palace, de Antonio Bonet Castellana, un exponente del movimiento moderno y sus adecuaciones locales.

Diseño

La cadena Easy adaptó su marca, como parte del programa de ampliación de su sistema de identidad. El trabajo, encomendado a Fontanadiseño, comprende la adecuación de los elementos que la distinguen, en el contexto de la política de expansión hacia el interior del país que ha encarado la empresa.

Los cambios podrán observarse en las dos tiendas piloto a inaugurarse en Neuquén y Córdoba a fin de año.

m² Por la Cepal *

América latina y el Caribe es la región en desarrollo más urbanizada del mundo: 380 millones de personas viven en las ciudades y 127 millones en las zonas rurales y su nivel de urbanización llegó a un 75 por ciento en el 2000. Las ciudades tienen hoy enormes rezagos de infraestructura, institucionalidad y base productiva, además de una aguda desigualdad en la distribución de los bienes y servicios entre sus residentes. La "urbanización de la pobreza" es un fenómeno propio de la región, ya que en Asia y África la mayoría de los pobres aún vive en el campo.

Entre los principales desafíos para mejorar la calidad ambiental de las urbes están la ampliación del acceso al agua potable y el saneamiento de los sectores de menos recursos, la superación de la contaminación ambiental y la congestión en las ciudades y la reducción de la vulnerabilidad de los asentamientos frente a los desastres naturales.

En el año 2000, América latina y el Caribe tiene 49 ciudades con más de un millón de habitantes. Algunas de sus metrópolis de mayor tamaño (5 o más millones) se consideran hoy "ciudades globales", por su dimensión demográfica e importancia económica. Se ha acentuado la tendencia de estas grandes urbes a vertebrar un territorio cada vez más extendido, integrando social y económicamente a otros núcleos urbanos extendidos.

Las ciudades intermedias (entre 50.000 y un millón de habitantes) mantuvieron un dinamismo demográfico sobresaliente. Si se las compara con las ciudades grandes, presentan en muchos casos mayor potencial para un desarrollo urbano sostenible.

En el decenio de 1990 se consolidó la tendencia a la desaceleración del ritmo de crecimiento de la población urbana, al bajar su crecimiento vegetativo debido a la transición demográfica que se vive y al reducirse la migración desde el campo. La ocupación de los espacios interiores y menos densamente poblados, como las cuencas del Amazonas y del Orinoco, siguió un curso a veces agresivo en los últimos años, incentivada por el atractivo de sus recursos naturales renovables y no renovables. Esos desplazamientos de personas han carecido con frecuencia de mecanismos de control y han provocado severos daños en los ecosistemas y en las poblaciones originarias.

Otro cambio se refiere a la migración del campo a la ciudad, que ya no es la forma predominante de desplazamiento poblacional. Ahora prima la interurbana: entre los distintos estados, entre ciudades, a otros países. Situaciones de violencia, como las que sufre Colombia o la que afectó a Guatemala, generan un desplazamiento de grandes masas de población rural o semirural. En Colombia, cifras no oficiales estiman en alrededor de un millón a los desplazados.

Una característica negativa de las actuales ciudades de América latina y el Caribe es la segregación. Los grupos de altos ingresos se aíslan en barrios autosuficientes dotados de



El rostro cruel

Extracto del documento

"De la urbanización acelerada a la consolidación de los asentamientos humanos en América latina y el Caribe: el espacio regional", presentado por la Cepal en la Reunión Regional Preparatoria para Hábitat, en Santiago.

costosas viviendas, servicios y lugares de trabajo. A su vez, los hogares pobres ocupan zonas alejadas o áreas de riesgo con alojamientos precarios y serias carencias de equipamiento.

Allí, las desmedradas condiciones materiales de vida se agravan debido a las insuficiencias de los servicios sociales ofrecidos por municipios desfinanciados. Se han debilitado los mecanismos tradicionales de integración como la enseñanza pública, los sistemas de salud pública o, incluso, los lugares centrales de recreación y cultura.

La informalidad habitacional ha aumentado en algunas ciudades sudamericanas. En Lima, más del 40 por ciento vive ahora en asentamientos ilegales; en Quito es el 50 por ciento. En Venezuela, el 48 por ciento de la

superficie construida en Maracaibo corresponde a inmuebles asentados ilegalmente. En Río de Janeiro y Belo Horizonte, la población "favelada" es del 20 por ciento, en San Pablo, del 22 por ciento y en Recife, del 46 por ciento. La propiedad de la vivienda en el Caribe, en cambio, es alta: entre el 60 y 80 por ciento.

A partir de los cambios estructurales operados en la región, han surgido o se han acentuado nuevos rasgos en las políticas de vivienda, con mayor participación del sector privado. Ahora el sistema de financiamiento se basa en tres pilares: subsidio estatal, ahorro previo y crédito hipotecario. Chile, Colombia y Costa Rica son ejemplos exitosos de políticas de viviendas sociales basadas en subsidios a la demanda y orientadas al mercado.

El componente de ahorro previo está mejor valorado y se espera rebajar las cuotas de morosidad, que aún son preocupantes en algunos países. El crédito hipotecario se otorga ahora preferentemente en condiciones de mercado. Sin embargo, los países encuentran dos dificultades para su operación: la escasez de fondos de mediano y largo plazo, y el insuficiente desarrollo del mercado financiero.

Por otro lado, los programas se orientan de manera casi exclusiva a la adquisición de viviendas nuevas, sin incorporar alternativas como el mejoramiento de las antiguas. Esto resulta inadecuado tanto para los países menos urbanizados, donde el déficit cualitativo suele ser mayoritario, como para aquellos en donde se construyeron masivamente viviendas durante las décadas pasadas, las que ahora entran en obsolescencia o deterioro que requieren programas de mantención.

* Comisión Económica para América latina.

ARCHIVOS ACTIVOS®

Todas las posibilidades para sentirse bien.

Sillas & Sillones

Escritorios

Bibliotecas

Carros

Puestos de Trabajo

Módulos

ARCHIVOS ACTIVOS®

Ventas: Av. Boedo 1938/42 (1239) Bs. As. Argentina
 Sucursal Centro: M.T. de Alvear 1399 - Recoleta - Cap. Fed.
 Telefax: (011) 4923-3000 (Rotativas)
<http://www.archivosactivos.com>

Brasil: Rua Turlassu 2101 - San Pablo - Telefax: (551) 36712961

Uruguay: Mosca - Av. 18 de Julio 1578 - Montevideo Tel: (598) 2 409-3141

Chile: El Bosque Norte 055 (of.31) Las Condes Santiago - Tel: (562) 336-4812 / 333-0112

Stands permanentes: Unicenter - Buenos Aires Design - Abasto de Buenos Aires - Galerías Pacífico - Alto Palermo Shopping